

## Aantal verkeersdoden sterk gedaald

Wim van den Berg en Ingeborg Deerenberg

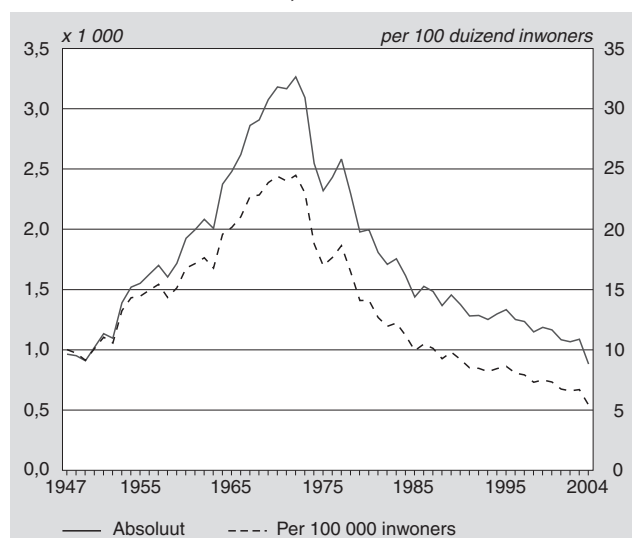
In 2004 zijn in Nederland 881 personen dodelijk verongelukt in het verkeer. Een jaar eerder waren het er nog 1 088. Het aantal verkeersdoden is vorig jaar dus met 19 procent gedaald. Deze daling is vooral fors geweest onder mannen en kinderen. Op werkdagen vinden dodelijke verkeersongevallen vooral tijdens de middagspits en vroege avondspits plaats. Gedurende het weekend zijn de kleine uurtjes het gevaarlijkst. De kans op een dodelijk verkeersongeval is in de nachten van het weekend tot twintig keer groter dan gemiddeld. In de Europese Unie hebben slechts drie landen een relatief lagere verkeerssterfte.

### Historisch laag niveau

Na een sterke stijging in de jaren vijftig en zestig bereikte het aantal verkeersdoden aan het begin van de jaren zeventig een hoogtepunt, met meer dan 3 duizend. Sindsdien vertoont dit aantal een dalende trend. In 2004 kwamen 881 mensen om in het verkeer. De laatste keer dat het aantal verkeersdoden zo laag was, moet tijdens of vóór de Tweede Wereldoorlog zijn geweest. Eind jaren veertig lag het jaarlijks aantal verkeersdoden al boven de 900. Door de sterke afname in 2004 is het aantal verkeersdoden per 100 duizend inwoners in Nederland verder gedaald, van 6,7 in 2003 naar 5,4 in 2004.

De cijfers over verkeersdoden die in dit artikel worden gepresenteerd, betreffen de slachtoffers op Nederlands grondgebied. Inbegrepen in deze cijfers zijn dus buitenlanders die overlijden door een ongeval in Nederland. Nederlanders die overlijden door een verkeersongeval in het buitenland (een groep van ongeveer gelijke omvang) zijn daarentegen buiten beschouwing gelaten. De gepresenteerde cijfers geven dus vooral een beeld van de verkeersongevallen op de Nederlandse wegen.

1. Verkeersdoden in Nederland, 1947–2004



Bron: Vanaf 1996: CBS en AVV; vóór 1996: AVV.

In grafiek 1 en staat 1 zijn de absolute en relatieve aantallen verkeersdoden weergegeven. In absolute aantallen gemeten was de verkeerssterfte in 2004 lager dan in 1950. In relatieve zin, per 100 duizend inwoners, is het aantal dodelijke verkeersslachtoffers sinds 1950 al bijna gehalveerd. In het 'topjaar' 1972 was het aantal verkeersdoden bijna vier keer zo hoog als in 2004; per 100 duizend inwoners was dit meer dan vier keer zo hoog.

### Vooral minder slachtoffers onder jongeren en mannen

In 2004 zijn in het verkeer ruim 200 personen minder overleden dan een jaar eerder. Hierbij was in de leeftijdsklasse 15–19 jaar voor het tweede opeenvolgende jaar sprake van een sterke daling, bij zowel mannen als vrouwen. Vorig jaar verongelukten 36 kinderen jonger dan 15 jaar, een daling van 44 procent ten opzichte van het voorgaande jaar. In 2004 waren er in deze leeftijdsklasse, na een forse toename, nog 64 verkeersdoden te betreuren. Onder de ouderen (vanaf 70 jaar) heeft zich geen daling voorgedaan. Evenals in voorgaande jaren vielen er onder deze ouderen ruim 200 verkeersslachtoffers. Vrijwel even hoog was het aantal slachtoffers in de leeftijdsklasse 20–29 jaar (182). Wel is het aantal verkeersdoden onder jongvolwassenen sinds 1996 vrijwel van jaar op jaar afgenomen.

Onder mannen vielen in 2004 630 verkeersdoden, 22 procent minder dan in 2003. Deze daling heeft zich bij de mannen voorgedaan in alle leeftijdsklassen tot 70 jaar. Ondanks de sterke daling maken mannen nog steeds ruim 70 procent uit van het totaal aantal verkeersdoden.

De daling bij de mannen was het sterkst in de leeftijdsgroep 30–39 jaar. Onder 15–19-jarigen en 20–29-jarigen was de afname minder sterk, maar in beide leeftijdsklassen was wel voor het tweede jaar op rij sprake van een aanzienlijke daling.

Het aantal verkeersslachtoffers onder jongens tot 15 jaar (14) was 26 lager dan in 2003. Ook in de leeftijd van 60–69 jaar liet 2004 een daling zien van meer dan 25 slachtoffers. In beide leeftijdsklassen was in het voorgaande jaar sprake geweest van een forse stijging.

Het aantal verkeersdoden onder vrouwen is in 2004 met 12 procent afgenomen, tot 251. Per leeftijdsklasse waren de verschillen ten opzichte van het voorgaande jaar bij de vrouwen veel minder groot dan bij de mannen. Evenals bij jongens van 15–19 jaar is bij meisjes in deze leeftijdsgroep het aantal verkeersdoden voor het tweede opeenvolgende jaar gedaald.

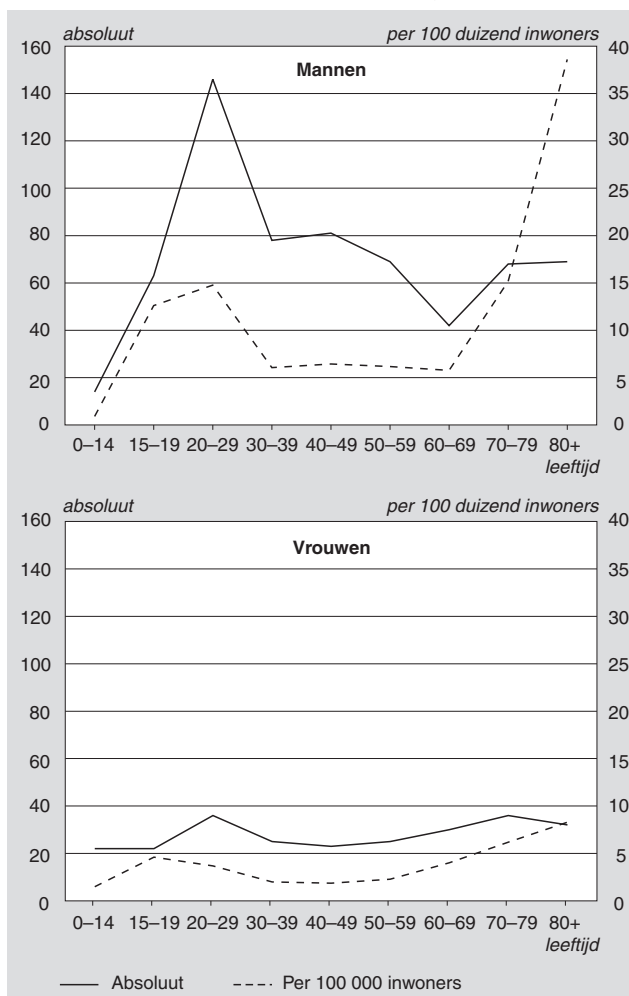
Wordt rekening gehouden met de omvang van de bevolking in de verschillende leeftijdsklassen, dan blijkt bij mannen de kans op een dodelijk verkeersongeval tot 20–29-jarige leeftijd op te lopen (bij vrouwen tot 15–19 jaar; grafiek 2). Tussen de leeftijd van circa 30 en 70 jaar is het risico relatief laag, om vervolgens weer sterk toe te nemen.

**Staat 1**  
**Verkeersdoden in Nederland naar leeftijd en geslacht, 2002–2004**

Leeftijd	Mannen			Vrouwen			Totaal		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
<i>absoluut</i>									
0–14 jaar	28	40	14	13	24	22	41	64	36
15–19 jaar	99	81	63	39	34	22	138	115	85
20–29 jaar	191	172	146	40	42	36	231	214	182
30–39 jaar	131	134	78	18	28	25	149	162	103
40–49 jaar	100	101	81	25	19	23	125	120	104
50–59 jaar	54	74	69	35	24	25	89	98	94
60–69 jaar	45	71	42	28	39	30	73	110	72
70–79 jaar	69	64	68	40	41	36	109	105	104
80 jaar of ouder	73	67	69	38	33	32	111	100	101
Totaal	790	804	630	276	284	251	1 066	1 088	881
<i>per 100 duizend van de gemiddelde bevolking</i>									
0–14 jaar	1,8	2,6	0,9	0,9	1,6	1,5	1,4	2,1	1,2
15–19 jaar	20,3	16,4	12,6	8,4	7,2	4,6	14,5	11,9	8,7
20–29 jaar	18,7	17,1	14,8	4,0	4,3	3,7	11,4	10,7	9,3
30–39 jaar	9,8	10,2	6,1	1,4	2,2	2,0	5,7	6,2	4,0
40–49 jaar	8,1	8,1	6,4	2,1	1,6	1,9	5,1	4,9	4,2
50–59 jaar	5,0	6,7	6,2	3,3	2,2	2,3	4,2	4,5	4,2
60–69 jaar	6,5	10,0	5,8	3,9	5,3	4,0	5,2	7,6	4,9
70–79 jaar	15,8	14,4	15,2	6,8	7,0	6,2	10,7	10,2	10,1
80 jaar of ouder	43,7	38,8	38,6	10,2	8,7	8,3	20,6	18,1	17,9
Totaal	9,9	10,0	7,8	3,4	3,5	3,1	6,6	6,7	5,4

Bron: CBS en AVV.

## 2. Verkeersdoden in Nederland naar leeftijd en geslacht, 2004



De verschillen tussen de leeftijdsklassen zijn bij vrouwen minder groot dan bij mannen.

Volgens het ministerie van Verkeer en Waterstaat is de sterke daling voornamelijk niet volledig te verklaren (persbericht 27 april 2005). De afname van het aantal verkeersdoden is in lijn met de daling van het aantal snelheidsovertredingen, het aantal schadeclaims bij verzekeraars en de voorlopige slachtoffercijfers elders in Europa. Verder spelen de weersomstandigheden een beperkte rol in de positieve ontwikkeling. Tot slot werpen de hoge prioriteit voor verkeersveiligheid en een heel scala aan hiermee verband houdende maatregelen hun vruchten af: voorlichtingscampagnes als Bob en Goochem, handhaving door bijvoorbeeld alcohol- en trajectcontroles, verbeterde rijopleiding, veiliger inrichting van de infrastructuur, veiliger voertuigen en aandacht voor de veiligheidscultuur binnen bedrijven.

### Helpt dodelijke slachtoffers in auto

Tussen de leeftijdsklassen bestaan grote verschillen in de wijze van deelneming aan het verkeer (*grafiek 3*). Bij kinderen tot 15 jaar zijn de slachtoffers vooral fietsers (bijna de helft), voetgangers en inzittenden van een personenauto (beide ongeveer een kwart). Tussen 15 en 20 jaar zijn het niet langer fietsers, maar vaker berijders van een brom- of snorfiets, en vooral bestuurders of inzittenden van een personenauto.

Bijna de helft van de verkeersdoden, bij zowel mannen als vrouwen, was inzittende (bestuurder of passagier) van een personenauto. Van alle leeftijdsklassen is bij de 20–29-jarigen het aandeel 'inzittende van personenauto' het hoogst: bij zowel mannen als vrouwen ongeveer 70 procent. Terwijl dit aandeel met het toenemen van de leeftijd van de verkeers-

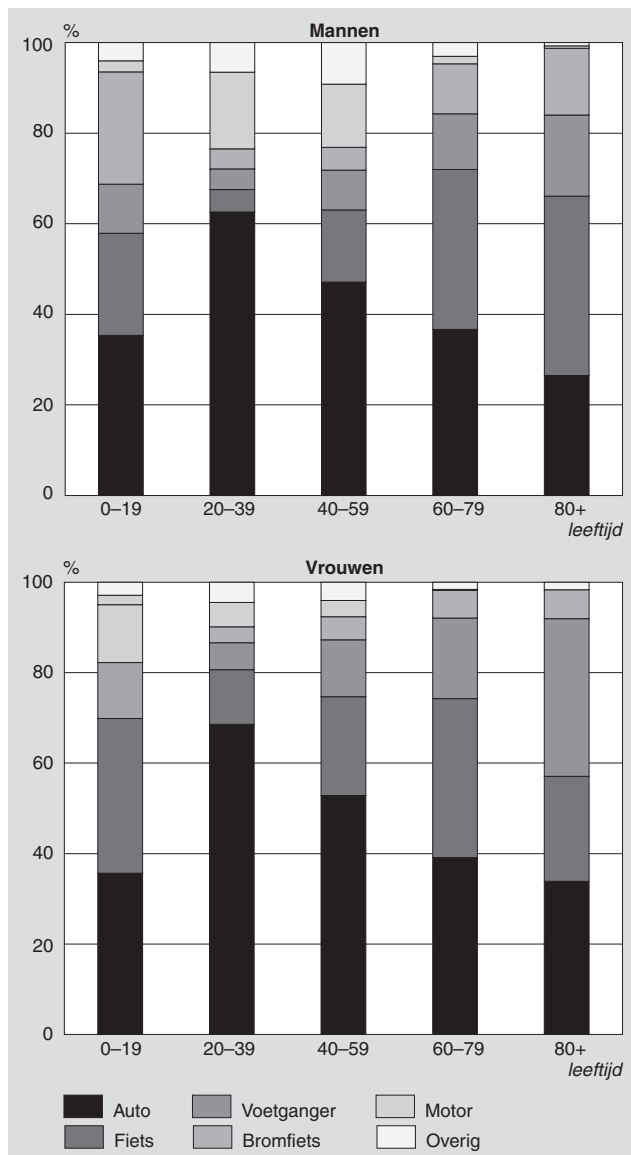
slachtoffers afneemt tot circa 30 procent bij de 80-plussers, neemt dat van de fietsers toe, vooral onder mannen.

Bij de twintigers onder de verkeersslachtoffers is het aandeel van de fietsers nog betrekkelijk klein (4 procent bij mannen en 11 procent bij vrouwen), maar in de hogere

leeftijdsklassen neemt dit toe tot bijna 40 procent bij mannen van 70 jaar en ouder. Bij vrouwen neemt het aandeel vanaf 20 jaar eveneens toe, tot bijna 40 procent in de leeftijdsklasse 60–69 jaar. Bij de 70-plussers daalt bij vrouwen het aandeel van de fietsers weer. Zij lopen echter wel een veel groter risico om als voetganger te overlijden.

In de leeftijdsklasse 15–19 jaar is het aandeel van de bromfietsers het grootst (33 procent bij mannen en 21 procent bij vrouwen). In de leeftijd van 20 tot 30 jaar is dit aandeel gedaald tot circa 5 procent. Vooral bij de mannen vanaf 60 jaar neemt het weer licht toe. Dit kan voor een deel worden verklaard doordat in de verzamelgroep 'bromfiets' de snorfiets en de bejaardenscooter begrepen zijn.

**3. Aandeel verkeersdoden naar manier van deelname in het verkeer en leeftijd, 1996/2004**



**Meestal botsing**

Zes op de zeven verkeersdoden zijn betrokken geweest bij een botsing (staat 2). Bij inzittenden van een personenauto betrof het in bijna de helft van de gevallen een botsing met een vast voorwerp (boom, lantaarnpaal, stilstaande auto). Bij één op de vijf vond er een botsing plaats met een rijdend object (een andere personen- of bestelauto, vrachtauto of bus). Onder de verkeersslachtoffers heeft bij bromfietsers één op de drie een botsing gehad met een personenauto, en een op de vijf met een vrachtauto. Een op de zes botste tegen een stilstaand object.

De helft van de dodelijk verongelukte fietsers heeft een botsing gehad met een personenauto, en bijna een kwart met een vrachtauto of bus. Voetgangers zijn onder de verkeersdoden de categorie verkeersdeelnemers die de grootste kans lopen (twee op de drie) te overlijden door de gevolgen van een botsing met een personenauto.

Als er geen botsing plaatsvond, blijkt dat een derde van de slachtoffers te water is geraakt. Driekwart van hen is verdronken.

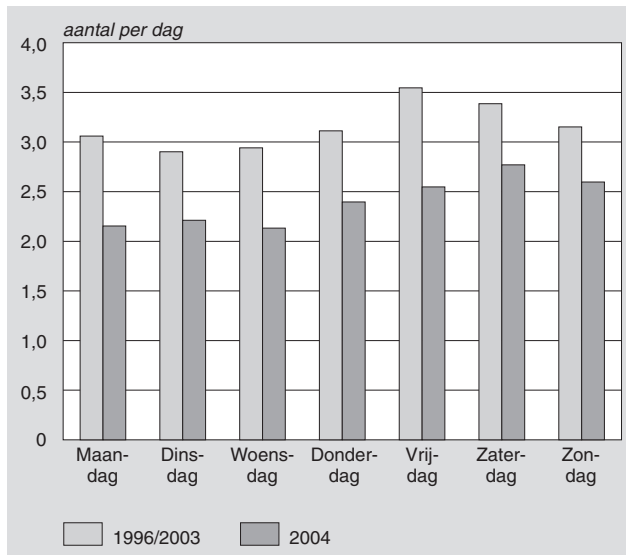
**Op werkdagen vooral middagspits, in het weekend 's nachts**

In de periode 1996–2004 overleden per dag gemiddeld 3,1 personen door een verkeersongeval. Dit gemiddelde bedroeg 3,4 in de jaren 1996 en 1997, en is gedaald naar 2,4 in 2004. Op doordeweekse dagen vallen er minder doden dan in het weekend (grafiek 4). Op maandag, dinsdag en woensdag waren er in 2004 per dag gemiddeld 2,2 dodelijk-

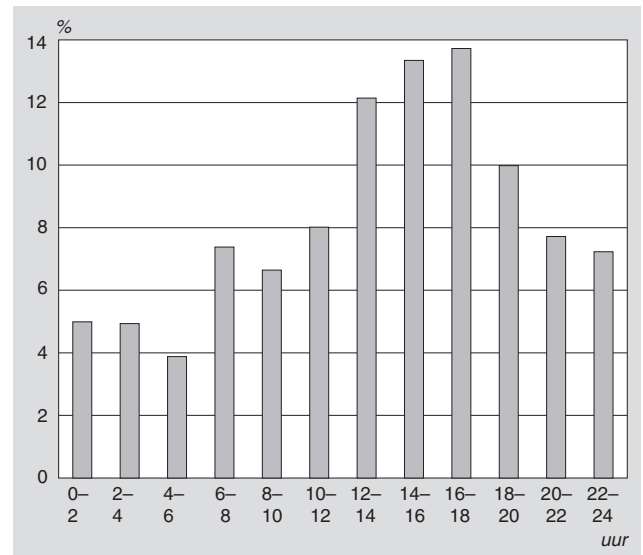
**Staat 2**  
Aantal verkeersdoden in Nederland naar manier van deelname in verkeer en type ongeval, 2004

Manier van deelname in het verkeer	Botsing met					stilstaand object	Geen botsing	Onbekend	Totaal
	rijdend object								
	fiets	personen auto	vrachtauto/bus	tram trein	overig/onbekend				
Auto	–	87	57	7	7	177	58	27	420
Fiets	7	86	41	8	4	3	27	4	180
Voetganger	3	49	7	11	4	1	–	2	77
Brom/snorfiets/invalidevoertuig	9	27	17	–	1	13	15	5	87
Motor	2	37	8	1	–	32	10	1	91
Overig/onbekend	–	3	5	–	–	8	7	3	26
<b>Totaal</b>	<b>21</b>	<b>289</b>	<b>135</b>	<b>27</b>	<b>16</b>	<b>234</b>	<b>117</b>	<b>42</b>	<b>881</b>

4. Verkeersdoden in Nederland naar dag van ongeval, 1996/2003 en 2004



5. Aandeel verkeersdoden in Nederland naar tijdstip ongeval, 1996/2004

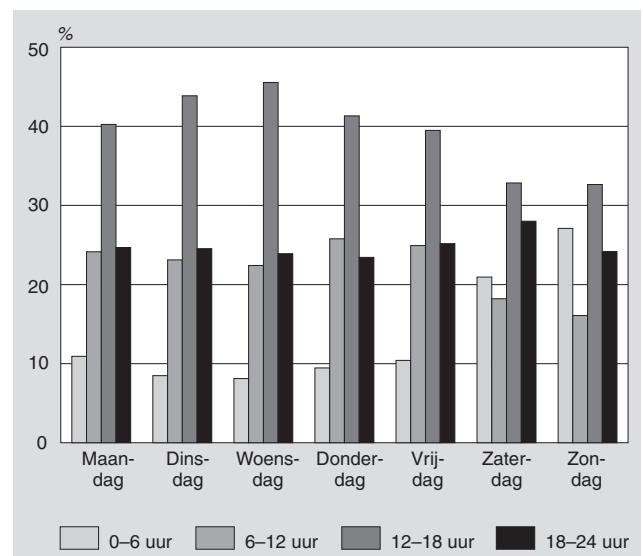


ke verkeersslachtoffers te betreuen. Dit aantal loopt de volgende wekdagen geleidelijk op. Evenals in 2003 vielen in 2004 de meeste verkeersdoden niet langer op vrijdag maar op zaterdag (gemiddeld 2,8). Ook op zondag is het aantal verkeersdoden nog relatief hoog.

Gemiddeld 39 procent van de verkeersdoden valt in het middagverkeer en tijdens het eerste deel van de avondspits, tussen 12 en 18 uur (*grafiek 5*). Opmerkelijk is dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in de ochtendspits en de rest van de ochtend, eveneens een periode van zes uur, bijna de helft lager is dan tijdens de middaguren. Ook in het late deel van de avondspits, tussen 18 en 20 uur, vindt nog een relatief groot deel van de verkeerssterfte (10 procent) plaats.

Op zaterdag, en vooral zondag, vallen gedurende de middaguren veel minder slachtoffers dan op doordeweekse dagen. Daarentegen is na middernacht, in de kleine uur-

6. Aandeel verkeersdoden in Nederland naar dag en tijdstip ongeval, 1996/2004



Staat 3 Verkeersdoden per miljard voertuigkilometers in Nederland naar dag en tijdstip van ongeval, 2001/2004

Tijdstip	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donderdag	Vrijdag	Zaterdag	Zondag	Totaal
<i>per miljard voertuigkilometers</i>								
0- 6 uur	43	31	28	26	23	32	132	38
6-10 uur	5	4	3	5	5	7	8	5
10-12 uur	5	6	5	7	6	3	3	5
12-14 uur	6	4	7	7	6	4	4	5
14-16 uur	8	9	8	6	6	5	4	6
16-19 uur	5	5	5	5	6	6	4	5
19-24 uur	11	8	9	6	9	7	6	8
Totaal	7	6	6	6	7	7	6	6

tjes, vooral van zaterdag op zondag het aantal verkeersdoden fors hoger dan op doordeweekse dagen (*grafiek 6*).

De aantallen kunnen ook worden gerelateerd aan de verkeersdrukke op het tijdstip van het ongeval. Een indicatie van deze verkeersdrukke kan worden verkregen uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG, uitgevoerd door het CBS tot 2003) en uit de voortzetting daarvan, het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON, uitgevoerd door AVV, de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat). Hierbij is gebruikgemaakt van door bestuurders van voertuigen afgelegde kilometers. Gegevens met betrekking tot openbaar vervoer en vliegverkeer zijn buiten beschouwing gelaten, en informatie over vrachtverkeer, buitenlandse voertuigen en vakantieverkeer zijn niet in de onderzoeken opgenomen.

In de periode 2001/2004 overleden per miljard afgelegde voertuigkilometers gemiddeld 6,3 personen door een verkeersongeval (*staat 3*). Op dagen in het weekend is het risico iets hoger en op werkdagen iets lager. Hoewel de betrouwbaarheidsmarges voor de afzonderlijke nachtelijke uren vrij groot zijn, wijzen de gegevens voor afzonderlijke jaren eenduidig op een hoger risico in de kleine uurtjes, vooral in het weekend. Op een gemiddelde dag is tussen middernacht en 6 uur 's ochtends het risico circa zes keer groter dan gemiddeld. Gedurende het gehele weekend is tijdens deze kleine uurtjes sprake van een nog hoger risico. In 2001/2004 vielen in de nacht van zaterdag op zondag 132 verkeersdoden per miljard voertuigkilometers, ruim twintig keer zo veel als gemiddeld. Ook in de nacht van zondag op maandag is het verkeersrisico opvallend groot (zeven keer hoger dan gemiddeld). De verkeersdeelname is relatief veilig tussen 7 en 10 uur op doordeweekse dagen.

### Veel verkeersdoden in Noord-Brabant

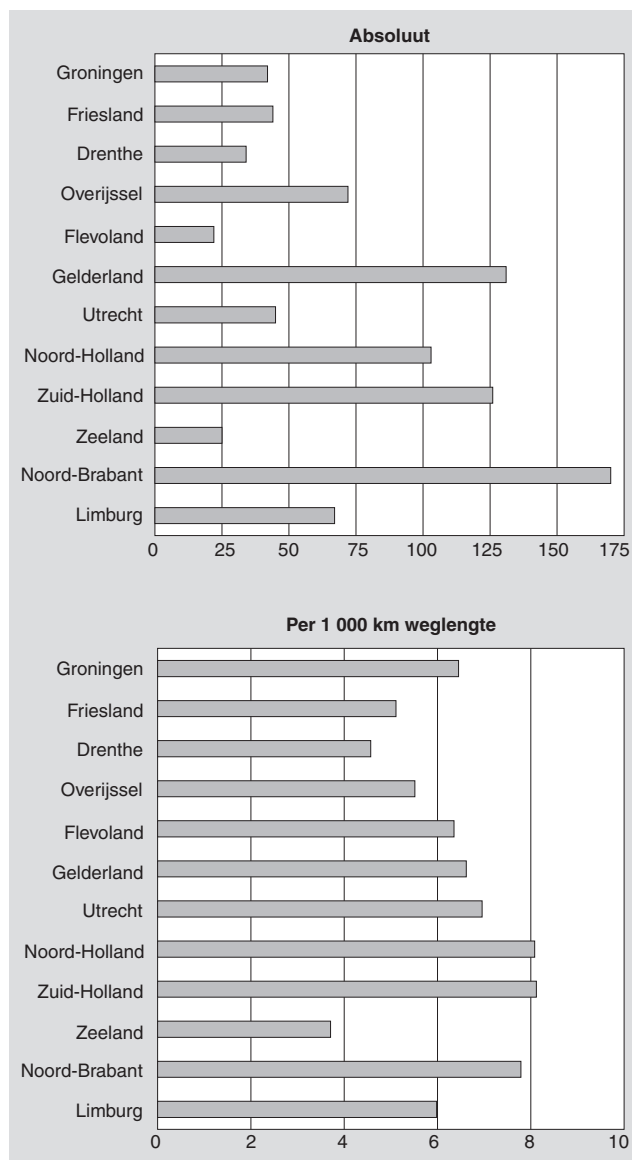
In 2004 viel bijna 20 procent van alle verkeersdoden in Noord-Brabant. Al jaren kent Noord-Brabant de meeste verkeersdoden. Dit hangt mede samen met het hoge aantal kilometers weg in Noord-Brabant, 16 procent van het landelijk totaal. In Flevoland ligt ongeveer 3 procent van het wegtotaal. Daar viel slechts iets meer dan 2 procent van het totaal aantal slachtoffers.

In heel Nederland vielen in 2004 6,6 verkeersdoden per duizend kilometer weg. In Noord-Brabant was dit aantal met 7,9 verkeersdoden ook in relatief opzicht hoog (*grafiek 7*). Het relatieve aantal verkeersdoden was verder hoog in de Randstad. Noord-Holland en Zuid-Holland (beide 8,1) lieten de hoogste waarden zien. In de provincie Zeeland was het relatieve aantal verkeersdoden daarentegen opmerkelijk laag.

### Lager dan Europees gemiddelde

Voor de Europese Unie zijn nog geen gegevens beschikbaar over 2004. *Grafiek 8* toont daarom per EU-land de cijfers voor 2003. In de EU vielen in dat jaar gemiddeld 10,2

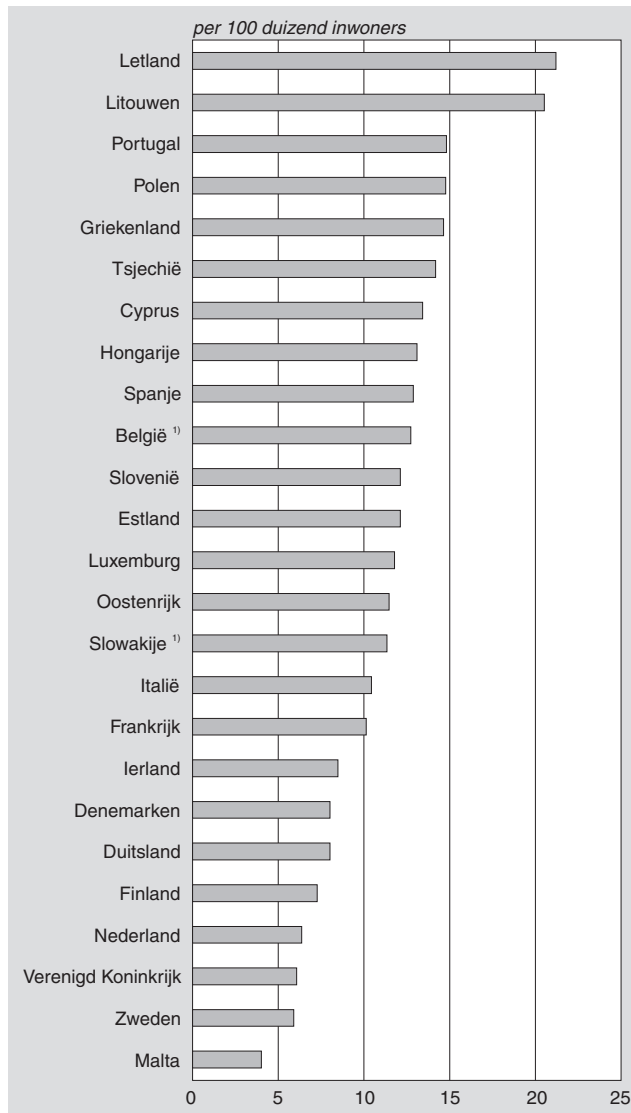
## 7. Verkeersdoden naar provincie, 2004



verkeersdoden per 100 duizend inwoners. In Nederland (6,7) was dit aantal aanzienlijk lager. In drie landen was de sterfte door een verkeersongeval nog lager dan in Nederland: Malta (4,0), Zweden (5,9) en het Verenigd Koninkrijk (6,1). Andere landen met een relatief laag aantal verkeersdoden zijn Finland (7,3), Duitsland en Denemarken (beide 8,0) en Ierland (8,5). Italië en Frankrijk bevonden zich rond het EU-gemiddelde.

In Letland en Litouwen, twee van de tien nieuwkomers in de EU, vielen in 2003 meer dan 20 verkeersdoden per 100 duizend inwoners. Daarmee was de verkeersonveiligheid in deze landen twee keer zo groot als gemiddeld in de landen van de Europese Unie, en drie keer zo groot als in Nederland. Opvallend is dat in buurland België de sterfte door een verkeersongeval het dubbele is van dat in Nederland.

## 8. Verkeersdoden in de Europese Unie, 2003



<sup>1)</sup> 2002.

Bron: Europese Commissie, in samenwerking met Eurostat; CBS.

## Vaststelling van het aantal verkeersslachtoffers

Voor de vaststelling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Nederland zijn gegevens uit drie bronnen gecombineerd: gegevens uit de door arts of lijkschouwer ingevulde doodsoorzaakformulieren, de rechtbankdossiers in geval van niet-natuurlijke dood, en de ongevalsrapporten die door de politie zijn opgemaakt. Door deze koppeling en integratie van gegevens wordt het risico van onvolledigheid in de afzonderlijke bestanden geminimaliseerd. De resultaten van deze geïntegreerde berekening van het aantal verkeersdoden zijn beschikbaar vanaf het kalenderjaar 1996. Cijfers voor eerdere jaren zijn afkomstig van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, en zijn uitsluitend gebaseerd op de ongevalsrapporten die door de politie zijn opgemaakt. Bij de typering van de slachtoffers van niet-natuurlijke dood wordt uitgegaan van de volgende volgorde: zelfdoding, moord/doodslag, verkeersongeval, bedrijfsongeval en overige ongevalstypen. Allereerst wordt dus beoordeeld of er sprake is geweest van zelfdoding of moord/doodslag. Indien daarbij tevens sprake was van een verkeersongeval, wordt de typering 'zelfdoding', of eventueel 'moord/doodslag', aangehouden. Als er zowel van een bedrijfsongeval als van een verkeersongeval sprake is geweest, wordt de typering 'verkeersongeval' aangehouden.

Bij de 881 dodelijke slachtoffers van een verkeersongeval in 2004 was in 14 gevallen tevens sprake van een bedrijfsongeval. Het betreft in zulke gevallen vaak chauffeurs van een vrachtauto of voetgangers die als wegwerker bezig waren met het uitoefenen van hun beroep.

Het aantal van 881 verkeersdoden is echter exclusief 32 gevallen van zelfdoding. In deze gevallen heeft het slachtoffer zichzelf gedood door voor een auto te springen of zelf met hoge snelheid ergens tegenaan te rijden. De gevallen van 'voor de trein springen' zijn evenmin in de aantallen begrepen, omdat ook deze ongevallen reeds als 'zelfdoding' zijn getypeerd.

Voor alle in dit artikel vermelde verkeersdoden in Nederland geldt verder dat het ongeval plaatsvond in het betreffende statistiekjaar op de openbare weg in Nederland en er tussen ongevals- en overlijdensdatum niet meer dan 30 dagen zijn verstreken.